VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 261)
z dnia 23 lipca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 261)

23 lipca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej na temat skutków dla firm transportowych wyroku Sądu Najwyższego w sprawie prawa kierowców do ryczałtów za każdy nocleg w kabinie pojazdu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Wołoszyn** zastępca dyrektora Departamentu Prawa Pracy Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Joanna Rutkowska** dyrektor Gabinetu Głównego Inspektora w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, **Jan Buczek** prezes Zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Aleksander Reisch** przewodniczący Rady ZMPD, **Piotr Litwiński** przewodniczący Zarządu Głównego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego i **Andrzej Olechnicki** pierwszy wiceprzewodniczący ZG wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** prezes Zarządu Krajowego Towarzystwa Trzeźwości Transportowców, **Łukasz Chwalczuk** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Nienormatywnego, **Waldemar Jaszczur** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników i Spedytorów „Podlasie", **Władysław Żero** prezes Zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku, **Tomasz Rejek** prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, **Andrzej Majewski** prezes Łódzkiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów, **Kornelia Lewandowska** prezes Górnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Sławomir Kostjan** wiceprezes Zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Na Rzecz Obrony Przewoźników, **Mariusz Miąsko** prezes Stowarzyszenia Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego „Najlepsza Droga", **Andrzej Schab** prokurent, dyrektor zarządzający PKS Bydgoszcz sp. z o.o., **Michał Wekiera** dyrektor Działu Prawno-Technicznego Biura Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego oraz **Iwona Szwed** przedstawiciel Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Proszę powoli kończyć rozmowy towarzyskie.

Pozwólcie państwo, że rozpoczniemy posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. W porządku obrad dzisiejszego posiedzenia mamy informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej na temat skutków dla firm transportowych wyroku Sądu Najwyższego w sprawie prawa kierowców do ryczałtu za każdy nocleg w kabinie pojazdu.

Wysoka Komisjo. Posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów. Grupa posłów upoważniła pana posła Leszka Aleksandrzaka do reprezentowania przed Komisją jej opinii w tej sprawie.

Wysoka Komisjo. Resort infrastruktury reprezentuje na posiedzeniu Komisji pan Zbigniew Klepacki, podsekretarz stanu w tym ministerstwie. Witam pana, panie ministrze, witam zespół pańskich współpracowników. W posiedzeniu biorą także udział przedstawiciele Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej – witam wszystkie panie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ale ładne.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak. Witam serdecznie. Trudno tego nie zauważyć. Panie pośle, mam uczucie, że narzuca mi pan styl prowadzenia posiedzenia.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Nie, nie. Chciałem się tylko zapoznać z paniami.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

A jeżeli pan zechce poznać panie, to oczywiście jestem w stanie nawet zarządzić przerwę, żeby miał pan czas.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

To proszę o dłuższą przerwę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nietrudno zauważyć – zwracam się teraz do członków Komisji Infrastruktury – że w posiedzeniu bierze udział liczna grupa przedstawicieli strony społecznej. Dzisiaj właściwie nie powiem „liczna", bo to jest bardzo liczna grupa przedstawicieli strony społecznej, przedstawicieli stowarzyszeń i zrzeszeń, czyli całej branży transportu drogowego. Nic dziwnego, bo rzecz jasna istotą dzisiejszego posiedzenia jest bardzo ważne rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego.

Aby już nie przedłużać, przystępujemy do realizacji dzisiejszego porządku posiedzenia. Oddaję głos panu przewodniczącemu Leszkowi Aleksandrzakowi. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Leszek Aleksandrzak (SLD):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie. Myślę, że dzisiaj rozpatrujemy bardzo istotny temat, chociaż może wydawałoby się, iż jest to temat bardzo jednostkowy. Sprawa dotyczy noclegów kierowców w kabinach, czyli wydawać by się mogło, że kwestia jest żadna, ale jak widać po uczestnictwie strony społecznej, to szczególnie dzisiaj jest to bardzo ważny problem dla branży transportowej. Chcę się tu odnieść do kwestii, skąd ten problem się wziął, gdzie powstał. Oczywiście, teraz jest on związany z uchwałą siedmiu sędziów Sądu Najwyższego, dotyczącą sprawy noclegów kierowców w kabinie pojazdów.

Problem dotyczy wszystkich firm transportowych, ponieważ w wielu firmach, które zgłaszały się z tą sprawą do posłów, dochodzi do trudnych sytuacji. Otóż wielu kierowców, nawet zwolnionych dyscyplinarnie, będzie mogło dzisiaj dochodzić roszczeń czy swoich uprawnień, przyznanych im teraz przez sąd. Wielu firmom może to grozić nawet upadkiem, a podniesienie kosztów własnych, szczególnie na bardzo trudnym obecnie rynku transportowym, może spowodować brak naszej konkurencyjności na rynku Unii Europejskiej. Dzisiaj polskie firmy transportowe zatrudniają kilkaset tysięcy ludzi i stanowią znaczącą pozycję w dochodzie narodowym.

W związku z tym temat jest istotny i dotyczy dwóch ministerstw – ministerstwa infrastruktury i ministerstwa pracy. Kwestia dotyczy przyjętej ustawy, o której sąd wypowiedział się jednoznacznie; sąd stwierdził, że ustawa jest na tyle nieprecyzyjna, iż rodzi te problemy. Sprawa dotyka także rozporządzenia dotyczącego kwestii wyjazdów służbowych i interpretacji tego aktu prawnego przez SN. W związku z tym sądzę, że warto byłoby się tym tematem się zająć.

Chciałbym przypomnieć, że mniej więcej dwa lata temu, kiedy na posiedzeniu Komisji rozpatrywaliśmy inne sprawy związane z transportem, to wtedy któraś z firm przewozowych czy któreś ze stowarzyszeń zwracało uwagę na ten problem. Dwa lata temu, jak dziś pamiętam. Wtedy przedstawiciele ministerstwa powiedzieli, że tematem trzeba się zająć i problem trzeba rozwiązać. Minęły dwa lata. Pojawiła się kwestia uchwały SN i dzisiaj znów stajemy przed tym samym problemem. Problemem wstecz, ale i problemem do przodu, że tak to określę, ponieważ w precyzyjny sposób te kwestie muszą być

rozwiązane. W przeciwnym wypadku ten problem będzie istniał i będzie uderzał w firmy, ale również w kierowców pracujących w tych firmach.

W związku z tym postanowiliśmy z grupą posłów zająć się tematem. Cieszy nas, że tak znacząca grupa stowarzyszeń i organizacji uczestniczy w dzisiejszym posiedzeniu. Nie chcielibyśmy jako posłowie przedstawiać szerokiego wprowadzenia do tematu, bo myślę, że więcej na ten temat powiedzą przedstawiciele stowarzyszeń i firm transportowych. Wiem też, że część z państwa z firm i ze stowarzyszeń ma również gotowe rozwiązania tego problemu oraz propozycje, dotyczące rozporządzenia i ustawy. A zatem warto się dzisiaj zająć tym tematem. Może rzeczywiście uda nam się wyjść z tego spotkania, po pierwsze, z nowym rozporządzeniem ministra pracy, ale może również z propozycją wprowadzenia zmian do ustawy o kierowcach.

To tyle tytułem wstępu, panie przewodniczący. Myślę, że powinniśmy raczej oddać głos stronie społecznej i wysłuchać tego, co strona społeczna ma do powiedzenia oraz jakie propozycje rozwiązań przygotowała. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Pozwólcie państwo, że oddam teraz głos panu ministrowi z prośbą o odniesienie się do poruszanej kwestii, a później otworzę debatę. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Chciałbym się odnieść do dwóch rzeczy, bo przecież nie ma sensu mówienia o tym wszystkim, o czym wszyscy wiemy. Mamy wyrok, sytuacja jest taka, jaka jest. Na pewno może ona niekorzystnie zadziałać i źle wpłynąć na część przedsiębiorców. Natomiast, z czego to wynika?

Sąd Najwyższy w żadnym elemencie swojej uchwały nie stwierdził, że przepis był nieprecyzyjny. Sąd podniósł tylko kwestię, że dany przedsiębiorca tego przepisu nie stosował. Tego dotyczyła ta uchwała, więc póki co, nikt jeszcze nie stwierdził, że przepisy były źle i niejasno sformułowane. Mamy jednostkowy przypadek niestosowania tych przepisów w życiu.

Rząd zdaje sobie sprawę, że to jest trudny problem dla branży transportowej i jest tym głęboko zainteresowany, żeby go sensownie rozwiązać. Takie spotkania odbywają się z przedsiębiorcami, jak również z organizacjami związkowymi, które działają w branży transportowej. Nawet dzisiaj jedno takie spotkanie odbyło się w ministerstwie infrastruktury, na którym były poruszane różne tematy. Jednym z podnoszonych tematów był również problem tego wyroku i wynikających z niego konsekwencji.

Do 9 lipca, czyli przed dwoma tygodniami, wpłynęły dwa pisma – jedno opracowane przez 19 dużych firm transportowych, a drugie z Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność". Nie powiem tutaj niczego odkrywczego, gdy poinformuję państwa, że wnioski były jakby odmienne. Sposób patrzenia pracodawców na problem jest zupełnie inny niż sposób patrzenia na tenże problem przez związkowców.

Działający w ramach Forum Transportu Drogowego zespół problemowy ds. legislacji krajowej ustalił, że strona społeczna przedstawi Komisji Infrastruktury swoje propozycje dotyczące działań legislacyjnych umożliwiających uniknięcie rozszerzenia się problemu tychże roszczeń. Taka propozycja została przedstawiona. Naszym zdaniem, nie da się w ten sposób załatwić sprawy, albowiem wnioskodawcy chcieli, żeby powstał ustawowy zapis, który by wstecz stwierdził, że te wszystkie działania były prawidłowe i nie można zgłaszać roszczeń do tego, co już było. Naszym zdaniem, jest to rozwiązanie niekonstytucyjne. Prawo nie może działać wstecz, więc nie jest to dobra formuła i w żadnym wypadku to nie przejdzie.

Mówiąc innymi słowy, mamy dwa zagadnienia. Pierwsza rzecz to jest to, co się wydarzyło. Nie wydaje się, żebyśmy w tej kwestii – czy Sejm jako organ ustawodawczy, czy rząd jako władza wykonawcza – byli w stanie coś zrobić, albowiem ludzie mają prawo składać roszczenia. Te roszczenia istnieją i jakaś część pracowników-kierowców na pewno z takim roszczeniem wystąpi. Naszym zdaniem, nie ma takiej możliwości, żeby wstecz zalegalizować te wszystkie działania albo orzec, że tamte roszczenia też się unieważni i zadecyduje, że się nie należą. Po prostu jest to niekonstytucyjne i nie ma takiej opcji.

Druga kwestia to jest to, co możemy zrobić od dzisiaj na przyszłość, czyli jak tę sprawę rozwiązać od strony legislacyjnej. Rzecz w tym, żeby, z jednej strony, uwzględnić postulaty pracowników – również w części potwierdzone przez SN, który uznał, że dotychczasowe praktyki nie są właściwe. Z drugiej strony, chodzi o to, żeby nadmiernymi kosztami nie dorżnąć branży transportowej, która jest bardzo dużym pracodawcą i dużym „producentem" PKB w kraju, o czym wszyscy wiemy.

Pracodawcy i związkowcy temat widzą zupełnie inaczej, diametralnie inaczej. Myślę, że na pewno potrzeba trochę czasu, potrzeba trochę dyskusji i negocjacji pomiędzy związkowcami a pracodawcami, żeby wypracować kompromisowe rozwiązanie. Potrzebne jest takie rozwiązanie, które zlikwiduje niezgodne z prawem działania i nie dorżnie branży, która daje zatrudnienie kilkuset tysiącom ludzi w Polsce. To wszystko, co chciałem powiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję.

Głos z sali:

Panie przewodniczący, jeszcze ministerstwo pracy.

Poseł Leszek Aleksandrzak (SLD):

Może najpierw resort pracy?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundę, sekundę, tu jest jakby oczekiwanie od wnioskodawców. Czy panie z resortu pracy i polityki społecznej zechcą w tym momencie zabrać głos?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Moja wypowiedź była wypowiedzią w imieniu rządu. Natomiast w trakcie dyskusji, w odpowiedzi na szczegółowe pytania, to jak najbardziej proszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jasne. Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pan poseł przewodniczący Tchórzewski, a później pan poseł Król.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Sytuacja w tej dziedzinie jest dosyć trudna. Po pierwsze, według danych Instytutu Transportu Samochodowego, większość firm transportu drogowego – szczególnie te, które nie prowadzą jednocześnie spedycji – jest w dosyć trudnej sytuacji finansowej. Rentowność tej branży była słaba w ciągu ostatnich lat. Powiedzmy sobie otwarcie – wiele firm jest poniżej kreski.

Dane, które przekazała prasa, wskazują na to, że sumaryczne roszczenia wynoszą około 2,5 mld zł. Odnosząc to do sytuacji w branży, to jeśli tę kwotę dołożymy do sytuacji rentownościowej i płatniczej firm transportowych, jeśli roszczenia się pojawią – a tak będzie, bo pojawiają się już firmy, które zaczynają zbierać od pracowników tego typu roszczenia – więc na pewno dojdzie w tej dziedzinie do dużych konfliktów. Pracodawcy będą się bronić, pracownicy będą chcieli brać te pieniądze i będą wewnętrzne konflikty. Będą naciski na to, żeby nie brać pieniędzy w kontekście zatrudniania, zwalniania itd. i mogą się pojawić z tym związane duże konflikty. Pracownicy będą zgodnie z rozstrzygnięciem SN oczekiwali uznania ich roszczeń, a jednocześnie mogą się spotkać z kłopotami, dotyczącymi dalszej pracy itd.

Kiedy pracodawca jest w tragicznej sytuacji, jest zagrożony upadłością, to będzie się bronił w normalny sposób – w tym momencie do upadłego – żeby nie zapłacić tych pieniędzy. Będzie dążył do tego, żeby pracownicy pisali jakieś oświadczenia, że rezygnują z pieniędzy itd. Tak się zachowa każdy przedsiębiorca, który jest w tragicznej sytuacji, bo będzie musiał szukać rozwiązań. Tego typu konflikty są nam niepotrzebne.

Z drugiej strony, wskazanie jest takie, że jeżeli będą wypłaty – a firmy prawnicze potrafią zebrać odpowiednią ilość roszczeń od pracowników – to może dojść do tego, że 25-30% firm upadnie. Takie są w tej chwili rokowania.

Prezes Zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Tyle przetrwa, panie ministrze.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

No nie wiem, może tak tragicznie nie będzie. Przyjmując założenie, że upadnie 30%, to i tak mielibyśmy potężny krach gospodarczy, jeśli weźmiemy pod uwagę rolę polskiego transportu samochodowego jako jednego z głównych przewoźników drogowych nie tylko w Polsce, ale i w Europie. To jest tego typu sytuacja, tak ona obiektywnie wygląda w tym momencie.

Na pewno jest problem tego typu, że jeżeli pieniądze się słusznie ludziom należą, to te pieniądze powinni dostać – tak należy to wszystko interpretować. Tyle tylko, że rynek tak nie płaci przewoźnikom, żeby w sytuacji przyjęcia takiego rozwiązania było ich stać na zapłacenie w gotówce netto ponad 10 tys. jednemu kierowcy, bo to tak mniej więcej będzie wychodziło w realnych płatnościach. Dzisiaj to jest w przedziale 4-6 tys. i będzie w przedziale 8-12 tys., jeżeli się podliczy i doda wszystkie ryczałty. Nie wiem, czy ja to sobie dobrze policzyłem; liczę mniej więcej szacunkowo. Rzeczywiście, przy takich płacach to się zrobi jedna z najlepszych dziedzin pracy pod względem płacy po kontrolerach ruchu lotniczego – tak należy na to realnie popatrzeć.

Zatem jesteśmy teraz w takiej, a nie innej sytuacji. Czy takie były intencje przy procedowaniu tej ustawy? Przechodzę teraz do sposobu podejścia do sprawy. Być może, że w związku z taką sytuacją kierowcom jako pracownikom należą się tak czy inaczej większe pieniądze; nie kwestionuję tego. Jeżeli się należą, to tak musi być. Tylko trzeba spojrzeć na cały rynek – czy te pieniądze są w stanie wpłynąć do kasy pracodawców? Czy nasi przewoźnicy są w stanie podnieść w górę stawki i uzyskać większe dochody na zasadzie ich racjonalnego uzasadnienia? To jest trudne. To jest trudne.

Nie wiem, czy to było na tej sali, ale kiedy była procedowana ustawa o czasie pracy kierowców, stawała sprawa ryczałtów za noclegi – także i wtedy. Nie tylko zwracano uwagę przed dwoma laty, że zapisy w ustawie mogą wywołać takie skutki, tylko mówiono o tym wcześniej, już w 2010 r. Wtedy była stawiana sprawa ryczałtów i była ona interpretowana właśnie w taki sposób. Nie ma takiego pracodawcy, który by płacił ryczałty za noclegi w kabinie. Z tego, co słyszałem, wynika, że nie ma takiego pracodawcy, który płaciłby ryczałty zgodnie z tą ustawą.

Płynie stąd wniosek, że interpretacja stosowania przepisów, która wtedy była przyjęta w uzasadnieniu czy w ramach intencji w trakcie dyskusji na posiedzeniu Komisji – a być może także w kwestii obrony tego stanowiska przy procedowaniu przed SN – nie była do końca wyjaśniona. W takiej sytuacji trzeba by było sięgnąć do sprawozdania z posiedzeń Komisji i sprawdzić, jaka była intencja ustawodawcy. Być może w głosach ze strony ministerstwa, posłów i strony społecznej ta intencja mogła się pojawić, kiedy zadawano pytania. A bardzo ważną sprawą w orzeczeniu sądu jest właśnie intencja ustawodawcy, który podejmuje daną ustawę, bo nie zawsze na to się patrzy w prosty sposób.

W każdym razie o tych procesach sądowych nie bardzo wiedziałem i ich nie obserwowałem, niestety, więc trudno mi powiedzieć, czy tego typu uzasadnienia były brane pod uwagę. Przy legislacyjnym uzasadnieniu przy zmianie ustawy, która miałaby doprowadzić do kompromisu ze stroną społeczną – a rzeczywiście kompromis jest potrzebny i pan minister ma w tym względzie rację; jest potrzebny kompromis pracodawcy-pracownicy, żebyśmy też nie mieli spięć w tej dziedzinie na posiedzeniach Komisji – jednak jest możliwe skomentowanie tych przepisów na podstawie intencji legislacyjnych.

W moim przekonaniu, to trzeba dokładnie zbadać i sprawdzić kwerendę po protokołach z posiedzeń Komisji w czasie nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców w 2010 r., ponieważ zagrożenie gospodarcze w tej dziedzinie jest poważne. Patrząc z tego punktu widzenia, nie możemy zbagatelizować sytuacji, bo być może potrzebna jest w tej dziedzinie jakaś ugoda, która byłaby także legislacyjnie przypieczętowana. Ugoda być może spowodowałaby, że np. część pieniędzy zostanie wypłacona, a część nie, ponieważ to są za duże roszczenia z punktu widzenia ich wielkości, żeby pracodawcy byli w stanie poradzić sobie z wypłatami. To tyle tak na gorąco. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, wobec tego, że sprawa jest bardzo ważna, a na sali mamy dzisiaj naprawdę bardzo liczną reprezentację branży i wiem, że sporo osób zechce wziąć udział w dyskusji, to ograniczam czas wypowiedzi do maksimum pięciu minut.

Bardzo proszę – pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Po pierwsze, chciałbym kontynuować ten wątek, który rozpoczął pan przewodniczący Tchórzewski. Warto sobie w tym miejscu powiedzieć, jakim nieszczęściem jest uchwała sądu z dnia 12.06.2014 r., podjęta w składzie siedmiu sędziów SN – tym bardziej, że może część z państwa wie, iż to orzeczenie wzięło się z postępowania sądowego dotyczącego kierowcy, który akurat nie poruszał się pojazdem z wbudowanym miejscem do spania.

To orzeczenie uderzyło wszystkich przewoźników, więc zacznijmy od tego, że przypomnimy sobie, co ta uchwała mówi: „Zapewnienie pracownikowi-kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1.3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i w wysokości określonej w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy".

Jakie są skutki tej uchwały? W tej chwili już na rynku mamy do czynienia z taką sytuacją, że część firm o kapitale zagranicznym myśli o przeniesieniu się z Polski. Powiedzmy sobie brutalnie i szczerze, że ta uchwała głównie bije w firmy polskie. Jest tak dlatego, ponieważ część firm z kapitałem zagranicznym, np. z kapitałem holenderskim, już rozpoczyna działania, żeby przenieść siedziby swoich firm do Rumunii czy Bułgarii. W ten sposób firmy chcą się zabezpieczyć przed roszczeniami, które mogłyby spowodować ich upadek.

A z drugiej strony, trzeba sobie też szczerze powiedzieć, że nie ma do dzisiaj uzasadnienia chwały SN, a sama uchwała jest w sobie sprzeczna. Proszę zwrócić uwagę na taki fakt – otóż, z jednej strony, Sąd Najwyższy mówi, że jest dopuszczalność spania w kabinie, a z drugiej strony, stwierdza, że spanie w tej kabinie to nie jest darmowy nocleg. W mojej ocenie, to są dwie rzeczy, które się z sobą kłócą.

Jestem trochę zaskoczony wypowiedzią pana ministra; ten głos odebrałem tak, jakby się nic nie dało zrobić. W mojej ocenie, istnieją takie możliwości, panie ministrze, bo sprawa ma niejako dwa wymiary. Jednym jest narażenie po tej uchwale przewoźników, szczególnie polskich, na konsekwencje i na roszczenia ze strony kierowców. A drugi wymiar to jest jakby rozwiązanie pewnego pata prawnego, o którym mówił pan przewodniczący Tchórzewski. Chciałbym na końcu swojego wystąpienia zaproponować pewne rozwiązanie, które, w mojej ocenie – to jest ta kwestia, o której mówił pan przewodniczący Tchórzewski – doprowadzi chociaż do pewnej jasności w legislacji.

Jaką mamy jeszcze w tej chwili sytuację? Kierowcy o tym opowiadają; powiem o infrastrukturze i o tym rynku jeszcze parę słów. W tej chwili, jak państwo wiedzą, ze względu na ustawę o czasie pracy kierowców, kierowcy muszą dokonywać zgodnie z tą ustawą postojów na stacjach benzynowych. Jest specjalna infrastruktura, kierowcy korzystają tam, np. z pryszniców. Tam się pojawili jacyś tacy dziwni dżentelmeni z aktówkami, którzy podsuwają kierowcom dokumenty na zasadzie – podpisz, a my w twoim imieniu wytoczymy proces i z tych pieniędzy, które uzyskamy od twojego obecnego albo byłego pracodawcy, będziemy mieli jakiś procent. Taka się w tej chwili wytwarza na rynku jakaś dość oryginalna specyfika.

Panie przewodniczący, ja przepraszam, ale chciałbym mówić krótko i zwięźle, natomiast przy takim szumie jest mi trudno.

Proszę zwrócić uwagę, że ci kierowcy, którzy podejmują pracę i podpisują umowę o pracę – szczególnie na trasach międzynarodowych – to można powiedzieć, że mają świadomość, jak będzie wyglądał nocleg. Mają tę świadomość zwłaszcza wtedy, kiedy podejmują pracę w homologowanym samochodzie, który automatycznie jest wyposażony w miejsce do spania.

A dlaczego uważam, że to orzeczenie sądu bije głównie w polskie firmy? Dlatego, że część właścicieli – i to też trzeba sobie szczerze powiedzieć – na etapie podpisywania umów o pracę najprawdopodobniej po prostu z braku wiedzy nie umieściła takich zapisów, regulujących kwotowo sprawę diet i noclegów w samochodzie. W tej chwili są to konsekwencje finansowe, o czym mówił też pan przewodniczący Tchórzewski, które można łatwo wyliczyć. Jeśli ktoś jeździ w transporcie międzynarodowym, jest kierowcą w transporcie międzynarodowym i dokonuje roszczeń, np. do trzech lat wstecz, no to jeżeli zażąda rocznie od 16 do 18 tys., to jeden kierowca może zażądać 50 tys. zł. Nie muszę mówić, że to część firm doprowadzi do upadku albo doprowadzi do takiej dziwacznej sytuacji, że będą zatrudniani kierowcy zza wschodniej granicy. A to jeszcze bardziej, dodatkowo uderzy w tę branżę.

Co można zrobić? W mojej ocenie, trzeba dokonać dwóch zmian. Po pierwsze, trzeba dokonać zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców, czyli, krótko mówiąc, zrobić to, o czym mówił pan przewodniczący Tchórzewski – trzeba pewną rzecz doprecyzować. W mojej ocenie, można byłoby tego dokonać poprzez odpowiedni zapis. Podkreślam, że jest to robocza koncepcja i jestem otwarty na wszelkie uwagi ze strony Komisji.

Ten zapis mógłby brzmieć np. tak: „Umożliwienie kierowcy noclegów w pojeździe wyposażonym w miejsce do spania jest uważane za zapewnienie kierowcy bezpłatnego noclegu" – tutaj należałoby dokonać zastrzeżenia ze względu na to, że niektórzy pracodawcy mają np. układy zbiorowe, więc dalej zapis brzmiałby „o ile inaczej nie stanowią układ zbiorowy pracy lub regulamin wynagradzania, lub umowa o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustanawiania regulaminu wynagrodzenia". Krótko mówiąc, w ustawie o czasie pracy kierowców jakby przyjmujemy do wiadomości i dokonujemy pewnego usankcjonowania tego, że istnieją miejsca do spania i pojazdy homologowane z miejscami do noclegu. To jest pierwsza kwestia, którą, w mojej ocenie, należałoby uregulować – i to należałoby zrobić w ustawie.

Druga kwestia to jest zmiana, której należałoby dokonać w rozporządzeniu ministra pracy i polityki społecznej. Rozumiem, że tu Komisja mogłaby ewentualnie tylko wnioskować, aby w odniesieniu...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, bardzo dziękuję…

Poseł Piotr Król (PiS):

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to tylko skończę wypowiedź w odniesieniu do tego rozporządzenia, bo chciałbym, żeby mój głos miał sens.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

W mojej ocenie, w tym rozporządzeniu można byłoby dodać również w § 6 ust. 5 w brzmieniu: „W odniesieniu do pracowników, do których ma zastosowanie ustawa o czasie pracy kierowców, umożliwienie pracownikowi noclegów w pojeździe wyposażonym w miejsce do spania jest uważane za zapewnienie pracownikowi bezpłatnego noclegu".

Te dwa akty prawne na dzisiaj powinny, w mojej ocenie, rozwiązać ten problem i będzie jasność tego, o czym mówił pan przewodniczący Tchórzewski – jaka jest intencja prawodawcy i jaka jest wyraźna i jasna wykładnia prawna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę – pan prezes Jan Buczek. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Można powiedzieć tak, że za siedmioma górami, za siedmioma lasami było sobie państwo, które nawet było zieloną wyspą na mapie nieszczęśliwości. W tym właśnie państwie taką branżą, przy której wielu polityków chętnie się nawet fotografuje, jest międzynarodowy transport drogowy, a także wewnętrzny transport drogowy. Nagle okazuje się, że pojawia się jak gdyby znikąd interpretacja, która przewraca do góry nogami cały ład prawny i, naszym zdaniem, oczywiste, dotychczasowe rozwiązania technologiczne. Przecież nie wykorzystujemy do transportu jakichś samochodów własnej konstrukcji, tylko kupujemy bardzo drogie, homologowane pojazdy, które są wyposażone w kabinę sypialną, posiadającą homologację Instytutu Transportu Samochodowego, Instytutu Higieny itd., itd. W związku z tym w oczywisty sposób – tak jak jest na całym świecie, tak i w naszym państwie – to miejsce do spania dla kierowcy, który również w pewnym sensie mieszka w pojeździe, jest zapewnione.

Proszę sobie teraz wyobrazić taką sytuację, że kierowcy nie chcą opuszczać kabiny, bo ta kabina jest autentycznie kawałkiem ich domu. To jest tak, jak ślimak dźwiga swój domek na plecach. Można to również porównać do takiego codziennego zjawiska, gdy każdy z nas, kto korzysta ze swojego samochodu do własnych celów, to w tym samochodzie ma ukrytą albo szczoteczkę do zębów, albo torbę, albo jakieś leki na dolegliwości, które mogą pojawić się w czasie podróży. Któż chciałby właśnie rezygnować na kilka dni z obecności w pobliżu tego samochodu? Dokładnie tak samo jest z kierowcami.

Proszę państwa, ponieważ również wykonywałem zawód kierowcy w dalekich trasach, to wiem, o czym mówię. To nie jest abstrakcja w moich ustach, tylko wiem, o czym mówię. Nasi kierowcy również niechętnie zgadzają się na jakiekolwiek rotacje, na jakiekolwiek zmiany ciężarówek, ponieważ oni w tych kabinach praktycznie rzecz biorąc mają swój dobytek, który jest im niezbędny do wykonywania tej pracy.

Proszę państwa, okazuje się, że na pozór taka interpretacja przepisu nie powinna wywoływać absolutnie żadnych wątpliwości. Ona rzeczywiście odnosi się do jednego, konkretnego zdarzenia. Nie mamy co prawda dokładnego uzasadnienia tego wyroku, w związku z tym poruszamy się trochę po omacku. Jednak czujemy się zaniepokojeni, bo kierowcy, nękani właśnie przez prawników, którzy też szukają dla siebie miejsca, dosyć szybko korzystają z takiej oferty i przekazują pełnomocnictwa. Związki zawodowe kierowców, które powinny też dbać o to, żeby utrzymać miejsce pracy kierowcy, również zachęcają jakby do takiej krucjaty przeciwko pracodawcy. W związku z tym mamy podstawy do tego, żeby się czuć bardzo zaniepokojeni naszą najbliższą przyszłością, ponieważ wiemy, że w naszym kraju wiele nieuregulowanych spraw, pozwalających na dobrowolną interpretację przepisów, może być przyczyną wielu kłopotów.

W tej sytuacji tym bardziej przerażony jestem informacją ze strony naszego ministerstwa transportu, które było nie było, powinno robić wszystko, żeby chronić taką branżę, jaką jest transport drogowy, a tu z ust pana ministra słyszę na początku uspakajające słowa. Mam nadzieję, że uda nam się doprowadzić do spotkania z panią premier, która ma być może także większe możliwości oddziaływania i wówczas wspólnie znajdziemy jakieś rozwiązanie – chociaż myślę, że nie trzeba go szukać. Do tego trzeba powszechnej koalicji i pewnego zrozumienia istoty problemu. Jeżeli państwo – politycy i wysocy przedstawiciele administracji – czujecie się zatrudnieni przez naród do pełnienia jakiejś misji, to myślę, że jesteśmy w stanie dosyć szybko znaleźć rozwiązanie. A w zasadzie nie tyle znaleźć, co wcielić to rozwiązanie w życie.

Proszę państwa, problem jest o tyle szczególny, że w żadnym innym państwie – czy to członkowskim UE, czy nawet poza UE – nikt nie ma wątpliwości co do charakteru pracy, wykonywanej przez zawodowego kierowcę. Wszyscy to akceptują pod warunkiem, że pojazdy są wyposażone w potwierdzone odpowiednimi certyfikatami miejsca do spania. Natomiast my możemy co najwyżej zniknąć z pola konkurencji w Unii, no i oczywiście stanąć w kolejce po zasiłki dla bezrobotnych. Natomiast przedsiębiorcy, którzy nie otrzymali ani jednej złotówki od naszego państwa, sami rozkręcili ten biznes. W związku z tym kłopoty, które im dzisiaj zaglądają do oczu, oczywiście mogą być rozłożone na wiele

kolejnych pokoleń, ponieważ przedsiębiorcy nie są w stanie dźwignąć w obecnej chwili takiego obciążenia, o czym już wspomniał pan minister Tchórzewski.

My mamy również propozycję. Panie przewodniczący, już kończę, to jest ostatnie zdanie.

Mamy taką propozycję, z tym że nasza propozycja dotyczy zmiany w obszarze ustawy o czasie pracy kierowców. Uważamy, że właściwy zapis i właściwa delegacja dla właściwego dla branży ministra pozwoli na rozwiązanie tego problemu. Jednakże trzeba by było po prostu rozpocząć prace nie od jutra, tylko już od dziś. Mieliśmy kilka lat temu podobny przypadek z interpretacją siedmiu sędziów, którzy nagle uznali, że kierowcom nie należy się dieta. Prawda? Wtedy właśnie udało nam się ponad politycznymi podziałami stworzyć szeroką koalicję i błyskawicznie rozwiązać ten problem. Wówczas nazwaliśmy tę ustawę antykryzysową. Dzisiaj myślę, że nowa praca może być realizowana pod flagą ustawy antykryzysowej nr 2. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że procedujemy viaTOLL, to pewnie byłaby to już ustawa nr 3, panie prezesie. Bardzo proszę pana prezesa Bolesława Milewskiego.

Członek Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Bolesław Milewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki i posłowie. Proszę państwa, ryczałty to nie jest nowy temat. Pierwszy problem z ryczałtami pojawił się w 1996 r. Miał ten problem Hartwig Katowice, gdzie związki zawodowe wystąpiły o wypłacanie ryczałtu. Wówczas Hartwig wystąpił o opinię – teraz nie wiem, chyba do Instytutu Pracy, jeżeli się nie mylę – który wydał opinię, czy to łóżko odpowiada normom i normalnie można w nim odpoczywać. Proszę państwa, sąd dostał taką opinię; również ją miałem, tylko tylu jest chętnych do czytania różnych opinii, które zebrałem, że ktoś mi to wziął.

Uważam, że w tej chwili, żeby uratować zaległe sprawy, to MPiPS, jak również ministerstwo infrastruktury, powinny wystąpić do ITS, jak również do Centralnego Instytutu Ochrony Pracy, żeby te jednostki określiły, czy to łóżko spełnia wymogi miejsca wypoczynku, czy nie, ponieważ rozporządzenie unijne 561 mówi wyraźnie, że dobowy, skrócony jak również wydłużony czas odpoczynku kierowca może odbierać w kabinie.

Co ciekawego muszę państwu powiedzieć? Te wszystkie pisma, które wystosowało MPiPS, np. w 2000 r. na zapytanie PKS Lublin odpowiedziano, że tak, jeżeli ma łóżko, to może nie płacić. Co się okazało? Poszli do sądu i PKS Lublin musiał wypłacić. Ale proszę państwa, widzę też, że niektóre ministerstwa nie znają również orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego. Proszę państwa, 4 października 2005 r. TK na zażalenie Niezależnego Związku Kierowców wydał jednoznaczną opinię, że to pracodawca określa wysokość wszelkich kosztów pobytu za granicą i nie narusza to konstytucji, ale gdyby to było zabronione, to byłoby to naruszenie prawa o wolnej działalności gospodarczej. Proszę państwa, są takie wyroki.

Teraz tych spraw jest już kilka tysięcy. Wszystkie sądy żądają jednego – żądają opinii. Dlatego właśnie, panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, należy zobowiązać ministerstwo infrastruktury i ministerstwo pracy, aby zrobiły analizę poprzez te instytuty i uzyskały opinię, czy to łóżko nadaje się do spania, czy się nie nadaje. Bez tego cały czas będziemy się boksować i każdy sąd będzie miał inne zdanie. Na przykład, sąd w Zielonej Górze – kierowcy złożyli tam ponad 80 wniosków. A skąd wiem? Bo synowa prowadzi te sprawy. Jednoznacznie, proszę państwa, sędzina mówi, że nie interesuje jej orzeczenie SN. Pyta się kierowcy, ile lat jest kierowcą. Odpowiedź brzmi, że 20 lat. Gdzie pan dotychczas spał? No w kabinie. To pan teraz sobie przypomniał, że trzeba płacić?

Rozumiem, że to jest ciężki zawód, że trzeba kierowców szanować i to bardzo szanować. Problem jest jeszcze w innej kwestii, ale tutaj nie będę tej kwestii omawiać. W Europie wszędzie to uznają, ale, proszę państwa, jest stanowisko Komisji Prawnej Głównego Inspektora Pracy...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie prezesie, proszę zmierzać do konkluzji. Proszę, proszę.

Członek Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Bolesław Milewski:

…z 12 września 2013 r., gdzie wyraźnie mówią prawnicy inspekcji pracy, że ryczałt się nie należy. Najwyżej – jeżeli kierowca się z tym nie zgadza – to powinien iść od sądu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pozwoliłem sobie na przypomnienie o czasie, bo wiem, że pan prezes jak mówi, to się jeszcze bardziej motywuje.

Bardzo proszę, teraz pan prezes Waldemar Jaszczur i za chwilę pan poseł Jerzy Szmit.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników i Spedytorów „Podlasie" Waldemar Jaszczur:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Postaram się mówić króciutko.

Chciałbym wiedzieć, czy tych siedmiu sędziów, którzy wydali wyrok, kiedykolwiek widziało kabinę kierowcy? Proszę państwa – zapewne nie. Czym dzisiaj jest kabina kierowcy? Jest to niejednokrotnie o sto procent lepsze pomieszczenie niż dom u niejednego kierowcy. Pomieszczenie to jest wyposażone w klimatyzację, ogrzewanie postojowe, klimatyzację postojową, lodówkę, telewizor, telewizję, podwójne łóżka, fotele obrotowe. Przecież tam się naprawdę da mieszkać. Proszę mi uwierzyć. Nie wiem, na jakiej podstawie w ogóle wydano taki wyrok. To jest po prostu jakieś szaleństwo.

Szanowni państwo, jak pewnie wiecie, branża transportowa jest dzisiaj na ostrym zakręcie; jeszcze chwila i zupełnie wypadnie z drogi. Proszę mnie posłuchać, już naprawdę kończę. Z bieżących wpływów wystarcza dzisiaj tylko i wyłącznie na zapłatę za paliwo i czasami na wynagrodzenie kierowcy. Brakuje na części zamienne, brakuje na ZUS, brakuje na podatek do urzędu skarbowego, brakuje na wszystko. Wyobraźcie sobie państwo dzisiaj, kiedy ten biedny – powtarzam i nie przesadzam – biedny polski przewoźnik, udręczony, umęczony nieuczciwą konkurencją, walczy dzisiaj o zlecenia, o kontrakty, bo może jeszcze jest nadzieja... Mówią, że nadzieja umiera ostatnia, więc jest jeszcze w nim nadzieja, że może jest szansa, że to przetrwa, że może to wszystko minie. Ale nie ma alternatywy, że za miesiąc-dwa będzie lepiej. Wyobraźcie sobie państwo, żeby taki przewoźnik – mimo tych kłopotów – raptem zaczął chodzić po sądach.

W moim mieście w lokalnej gazecie ukazało się ogłoszenie: „Kancelaria prawna poszukuje kierowców w celu odzyskania pieniędzy za ryczałty". Jak tu powiedział pan poseł, 50 tys. od jednego kierowcy z ostatnich trzech lat, pomnożone przez powiedzmy 10 kierowców, to jest pół miliona zł. Bankructwo totalne.

Już kończę, ostatnie słowo. Proszę państwa, 90% polskich firm to są firmy, które zaczynały od Stara i Jelcza. Do czegoś tam doszły własną pracą, wysiłkiem, zaangażowaniem, poświęceniem. Wyobraźcie sobie, że teraz przed takim człowiekiem stoi widmo bankructwa. Co ten człowiek przeżywa? Co on myśli? Co czuje cała rodzina?

Bardzo chciałem przede wszystkim podziękować panom posłom – grupie panów posłów, którzy się zajęli tym problemem, a także panu przewodniczącemu, który zwołał dzisiejsze posiedzenie. Mam nadzieję, że to będzie bardzo konstruktywne posiedzenie i wyciągniecie państwo jakieś pozytywne wnioski. W imieniu środowiska przewoźników apeluję do was – zróbcie coś. Oby tylko nie było za późno. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, w tym gronie nie muszę artykułować, że wymiar sprawiedliwości jest niezawisły. W związku z tym stwierdzenie, że z wyrokami i orzeczeniami się nie dyskutuje, jest nadal aktualne, ale oczywiście po to się zbieramy, aby znaleźć rozwiązanie w tej niełatwej sytuacji.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Rzeczywiście, problem jest niezwykle poważny i wcale się nie dziwię takim tonom i temu napięciu, jakie występuje w różnych państwa wypowiedziach. W końcu transport to milion ludzi, którzy pracują

w tej branży, to 10% PKB, a zatem wszelkie działania i wszelkie decyzje, które wpływają – a w tym wypadku wpływają tak radykalnie – na funkcjonowanie tego sektora, powinny być podejmowane z największą rozwagą.

Oczywiście, można powiedzieć, że wymiar sprawiedliwości jest w Polsce niezależny. No jest niezależny; a czasami można odnieść wrażenie, że nawet od Polski i od Polaków jest niezależny, bo po prostu funkcjonuje w jakiejś abstrakcji. Szanowni państwo, w tym momencie tego nie zmienimy. Musimy spróbować zmierzyć się z dwoma bardzo konkretnymi problemami, które ta sytuacja przed nami postawiła.

Pierwszy problem dotyczy tego, co było i tego, czego nie zmienimy. To znaczy były pewne zdarzenia, jest wyrok Sądu Najwyższego i on tworzy pewną rzeczywistość; rzeczywistość przeszłą i rzeczywistość przyszłą. Chciałbym w swojej wypowiedzi więcej czasu poświęcić temu, co już się wydarzyło oraz próbie zaradzenia tej sytuacji.

Wydaje mi się, szanowni państwo, że mamy przed sobą dwie drogi. Pierwsza droga jest taka, żeby zostawić rzeczy tak, jak one się toczą. Każdy osobno poprzez sądy będzie dochodził swoich racji, czyli, z jednej strony, będą dochodzili swoich racji kierowcy, a z drugiej strony, pracodawcy, którzy będą przed sądami wyrażali swoje takie czy inne stanowisko, zdając się na wolę sądów. W tym momencie tak naprawdę tracimy jakąkolwiek kontrolę nad tym procesem, bo inaczej będą orzekali w Lublinie, inaczej w Olsztynie, inaczej w Kielcach, inaczej w Warszawie. Jedni będą miarkowali, czyli wymierzali coś po środku. Inni będą przyznawali racje. Państwo doskonale wiedzą, jaka jest praktyka w tym zakresie.

Druga droga to jest droga, na której trzeba próbować jakoś ogarnąć ten proces, czyli nadać mu jakiś zorganizowany przebieg. Tak naprawdę, tu jest jedna możliwość – poszukanie porozumienia przynajmniej między zorganizowaną częścią kierowców, zorganizowaną częścią pracodawców i pracobiorcami, aby próbować zawrzeć jakieś porozumienie, jakiś kontrakt, w którym określimy warunki, na jakich będą wypełniane zobowiązania, powstałe w wyniku decyzji sądu. One przecież nie muszą być wypełniane dzisiaj, natychmiast. Można określić czas, w którym to będzie realizowane, można określić warunki, w jakich to będzie realizowane. Można próbować poszukać tej drogi, na której nie puści się sprawy na żywioł.

Zdaję sobie sprawę, że dzisiaj to dla wielu z państwa może być trudne, bo każdy ma swoje racje i będzie tej racji bronił. Tyle tylko, że obrona będzie możliwa do czasu, gdy przyjdzie komornik. Tylko do tego czasu będzie możliwa obrona. Chodzi o to, żebyśmy nie dopuścili do sytuacji, w której to komornicy będą tak naprawdę egzekwować te pieniądze. Spróbujmy rozwiązać te problemy w sposób zorganizowany, w sposób umówiony, w sposób czasami zawierający trudne kompromisy. Proponuję państwu takie podejście – szukanie tego typu rozwiązania dla spraw, które już się wydarzyły i dla zobowiązań, które zostały określone przez SN. Proponuję, aby w ten sposób ten problem rozwiązywać.

Natomiast co do przyszłości to tutaj rzeczywiście inicjatywa bardziej należy do rządu, bo należy przyjąć drogę prawną, która umożliwi znalezienie rozwiązania; rozwiązania, które, z jednej strony, uszanuje prawa kierowców, ale też pozwoli firmom na funkcjonowanie. Pamiętajmy, że to jest też daleko idąca niesprawiedliwość, bo rozumiem, że jeżeli coś trwa ileś tam lat i teraz każemy komuś płacić do tyłu, to nikt nie uzna tego za sprawiedliwe. Nikt tego nie uzna. Nikt się z tym nie chce tak dobrowolnie zgodzić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę teraz pana posła Tadeusza Jarmuziewicza. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, ja co prawda nie jestem członkiem tej Komisji, natomiast przyszedłem wiedziony swoimi wspomnieniami z czasów, kiedy zmierzyliśmy się z problemem podobnej rangi.

Jak państwo pamiętacie – tutaj moi przedmówcy o tym wspominali – w 2010 r. mieliśmy sytuację, kiedy była różnica w związku z orzeczeniem siedmiu sędziów SN, że powinny być płacone podatki i ZUS od delegacji. To stawiało w równie dramatycznym

świetle praktycznie rzecz biorąc całą branżę i też miało rujnujące skutki dla większości przedsiębiorstw. Myśmy wtedy stanęli też w obliczu dwóch tematów jednocześnie, tzn. jak zatrzymać zjawisko i co zrobić z tym wstecz. Sytuacja o tyle inna od obecnej, że wówczas roszczenia mógł mieć Skarb Państwa, bo zarówno ZUS, jak i podatki to były należności dla państwa. A tutaj mamy relację osoba fizyczna-osoba fizyczna, czyli mamy dużo trudniejszą sytuację.

Bardzo trudny przeciwnik jest jeszcze w tym wszystkim, który był kilkakrotnie wymieniany, a mianowicie środowisko prawnicze, które zwietrzyło… już nie powiem, co. Zwietrzyli. Bardzo podobną sytuację mieliśmy z kartą pojazdu pod koniec lat dziewięćdziesiątych i na początku tego wieku, w sytuacji, kiedy państwo, chcąc wstrzymać import samochodów, za sprowadzany samochód żądało 500 zł. A potem okazało się, że tych pieniędzy nie wolno było brać i trzeba było je zwrócić. Sprawa, co prawda, była na barkach starostów, ale prawnicy też latali po świecie i ściągali te pozwy po 500 zł od ludzi. Potem hurtem wchodził i od każdego brał po 100 zł czy tam po ileś, a te ponad 300 zł ktoś dostawał. Sytuacja jest idealnie taka sama. Dlatego uważam, że sytuacja jest niezwykle groźna.

Przypomnę, że wówczas siedliśmy do stołu ponad politycznymi podziałami; prezes Buczek mówił o tym. Cieszę się, że teraz w dyskusji nikt nie pokusił się o politykę. To jest bardzo ważne w tej chwili, że nikt nie próbuje niczego ugrać na tym, że ja jestem dobrym wujkiem, a ktoś inny – mniej dobrym. Patrzę tu na posła Adamczyka i jestem już przekonany, że tak jest. Panie pośle, zwracam się też do pana. Proszę państwa, proszę sobie przypomnieć – wtedy doprowadziliśmy do takiej sytuacji, że usiedliśmy do stołu: strona rządowa, parlamentarna i branżowa. Myślę, że jest to do powtórzenia w tej sytuacji.

Mamy jeden problem, którego wtedy nie było, bo mamy jeszcze problem kompetencyjny w tej chwili – czy to minister pracy, czy minister transportu, czy jeden i drugi ma się tym zająć; prawdopodobnie obaj. Tak na kolanie się tego nie zrobi od razu, natomiast skoro się wtedy udało, a problem był bardzo podobnej rangi, to ja bym z pewną nieśmiałością sugerował, panie przewodniczący, żeby może doraźnie zrobić coś takiego. Tutaj moi przedmówcy mówili, że to nie jest temat na jutro czy pojutrze, to jest temat na dzisiaj, czyli należałoby to podjąć jeszcze podczas tej sesji Sejmu, próbując nakreślić jakiś *timing* i rozstrzygnąć kompetencyjnie, kto i co ma zrobić.

Projekty, opisanie zjawiska, to wszystko jest – czapki z głów, branża nie śpi. Są opisane, już ubrane w konkretne frazy propozycje doraźnego załatwienia sprawy, bo to jest najważniejsze, żeby już na tej sesji może przygotować propozycję dla jednego czy drugiego ministra, ponieważ cała kwestia sprowadza się do rozporządzenia. To nie jest Sejm i nie trzeba ustawy. Chwała Bogu, bo gdyby to trzeba było przeprowadzać przez Sejm, to byśmy mieli dopiero strasznie pod górę. Skoro tak jest, to ja myślę, że na tej sesji połowę problemu, tę łatwiejszą, dałoby się załatwić i już próbować przedstawić propozycję, która i tak nie ominie uzgodnień i całej tej siermiężnej ścieżki legislacyjnej. Wspominam swoje doświadczenia, bo to nie jest do śmiechu, gdyż idzie to w całe tygodnie.

Rzecz w tym, żeby to już próbować odpalić. Boję się, że my się dzisiaj rozejdziemy – wyklepani po ramieniu i po plecach, ile się należy – natomiast problem będzie dalej w lesie. Chodzi o to, żebyśmy się dzisiaj z czymś konkretnym rozeszli.

Panie przewodniczący, naprawdę apeluję o to, aby urobek dzisiejszego spotkania był przynajmniej taki, żeby załatwić przynajmniej tę łatwiejszą część. Przynajmniej to zależy od nas. To, co zależy od nas, załatwmy dzisiaj. Rzeczywiście, obawiam się – ze względu na to, że na tacy leży około 2 mld, bo tak to jest szacowane...

Głos z sali:

Euro, euro.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Nie epatujmy się. Czy skakać na głowę z 20, czy z 21 piętra, to efekt jest bardzo podobny. Tak i tak będą ofiary w tym wszystkim. W związku z tym, że to prawnicy mają swój aparat i zwietrzyli to, czego ja nie nazywam po imieniu, a jeden z panów tutaj nazwał po imieniu, to chyba nas te procesy nie miną. Aczkolwiek za każdym razem będzie

to proces, dlatego że jedno orzeczenie nie załatwia spraw branży. To implikuje tylko kolejne pozwy.

Panie przewodniczący, pan również brał udział w tym wszystkim. Chciałem się upewnić, czy pan mnie słucha.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo skrupulatnie, panie pośle, panie ministrze.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Pan brał w tym wszystkim udział cztery lata temu, dlatego proponuję dzisiaj, żebyśmy się rozeszli z taką intencją, ubraną przez pana w terminy i miejsca, żeby się jutro-pojutrze spotkać. Może dzisiaj, choć nie sądzę, żeby udało się to zrobić dzisiaj po południu. A zatem jutro czy pojutrze się spotkać i wydać na świat projekt rozporządzenia. Projekt projektu rozporządzenia, ustawy – nieważne, jak to państwo załatwicie. Mówię o tym, że w legislacji trzeba pomieszać i wtedy pogodzić te trzy strony, które mogą sprawę wywrócić; bo czy to powie strona parlamentarna, czy rządowa, czy branża – jeżeli ktoś powie, że nie, to sprawa leży. W związku z tym, Stanisławie, apeluję o doraźne załatwienie sprawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zapewniam, że słuchamy tutaj w prezydium bardzo skrupulatnie. Mało tego – słuchając państwa coś tu redagujemy. Być może nasze intencje pokryją się z intencjami wyrażanymi przez państwa.

Pan poseł? Proszę bardzo. Pan poseł Maciej Banaszak.

Poseł Maciej Banaszak (TR):

Dziękuję za udzielenie głosu, bo, niestety, ale za chwilę muszę wyjść. Natomiast oczywiście przychylam się do apelu pana ministra Jarmuziewicza.

Drodzy państwo, ten wyrok Sądu Najwyższego działa trzy lata wstecz, ale przypomnę, że też każdy dzień zwłoki jest tutaj brany pod uwagę. Mówiąc kolokwialnie, zegar tyka i coraz więcej osób będzie się zgłaszało w sprawie tych roszczeń. Musimy jak najszybciej coś zrobić – przede wszystkim strona rządowa – żeby wydać rozporządzenie, bo to nie są tylko trzy lata wstecz, ale codziennie każdy z tych kierowców ma dodatkowe prawo do rozliczenia kosztów.

Przechodzę już do pytań do strony rządowej i mam takie pytanie. Niestety, to rząd stworzył niedoskonałe prawo, dzięki któremu kierowcy mają teraz prawo do tych odszkodowań. Proste pytanie: czy rząd w ogóle w jakimś stopniu będzie partycypował w kosztach, poniesionych przez przedsiębiorców? Bo to nie jest wina przedsiębiorców, że zostało stworzone niedoskonałe prawo.

Drugie pytanie: co z rynkiem kolejowym? Co z wykładnią prawa odnośnie do tej uchwały? Gdzie mają spać konduktorzy, którzy jeżdżą pociągami za granicę? Nikt o tym nie mówi. Ta branża jest pomijana, a też będzie miała swoje roszczenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Do pana jedna uwaga. Otóż jeżeli pan podnosi kwestię, że jest kłopot związany z istnieniem niedoskonałego prawa, to adresatem niekoniecznie jest rząd. To myśmy to prawo ustanowili i pan poseł je też stanowił. Tak że jeżeli przyszłoby płacić, to także z pana udziałem. Oczywiście, przepraszam za ten nieudolny żart.

Bardzo proszę pana dyrektora Macieja Wrońskiego o zabranie głosu.

Prezes Zarządu Krajowego Towarzystwa Trzeźwości Transportowców Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Maciej Wroński, prezes Zarządu Krajowego Towarzystwa Trzeźwości Transportowców i członek Zarządu „Partnerstwa dla Bezpieczeństwa".

Pozwalam sobie wykorzystać te funkcje społeczne, aby zabrać tutaj głos na prośbę członków obu tych organizacji, którzy reprezentują także branżę transportu drogowego. Tak że działam niejako z upoważnienia 19 firm – jednych z największych polskich firm transportowych – które napisały wystąpienie do pani premier Bieńkowskiej i do pana premiera Piechocińskiego.

Może najpierw uporządkujmy troszeczkę tę dyskusję, bo ona tutaj idzie w różnych kierunkach i nie mamy świadomości tego stanu prawnego, jaki jest dzisiaj. Otóż, szanowni państwo, uchwała SN oznacza ni mniej, ni więcej, że wszystkie sądy niższej instancji będą ją brały pod uwagę w swoich rozstrzygnięciach, a w związku z tym będą zapadały takie, a nie inne rozstrzygnięcia. To jest pierwszy temat.

Drugi temat jest taki – kogo dotyczy uchwała SN? Ona nie tylko dotyczy przedsiębiorców, którzy nie wypłacali ryczałtów, ale także tych przedsiębiorców, którzy w dobrej wierze wypłacali ryczałty, ale wypłacali je w wysokości niższej niż wynikałoby to z uchwały SN. To jest druga kwestia.

Teraz odniosę się do pewnej charakterystyki stanu rzeczywistego, faktycznego, którą sformułował pan minister; ja z tego wystąpienia wynotowałem trzy tezy. Przede wszystkim pierwsza – że stan prawny jest jednoznacznie określony i, generalnie rzecz biorąc, nie ma problemu, sprawy będą się toczyły wstecz. To była pierwsza teza. Może coś źle zrozumiałem. Druga kwestia – nie można uregulować tych wszystkich roszczeń i postępowań sądowych wstecz. To była druga teza. Wreszcie, trzecia teza – trzeba uwzględnić postulaty pracowników. Teraz odniosę się do tych tez, gdyż, jeżeli to sobie wyjaśnimy, to będzie znacznie łatwiej się w tym wszystkim poruszać.

Otóż, szanowni państwo, nie uregulowano w polskim prawie w sposób jednoznaczny kwestii noclegu kierowcy. Rozporządzenie unijne 561 mówi, że kierowca może odebrać nocleg w kabinie pojazdu z wyjątkiem długiego okresu weekendowego. Każdy inny nocleg może być odebrany w kabinie pojazdu. Natomiast rzeczywiście zarówno przepisy unijne, jak i przepisy krajowe nie mówią, co to znaczy „odebrać nocleg w kabinie pojazdu". Z tego, co wiem, to zapytanie skierowane do SN dotyczyło akurat kwestii pojazdu, w którym kabina kierowcy w ogóle nie jest wyposażona. Czyli tak naprawdę w polskim prawie przede wszystkim należałoby uregulować definicję miejsca do noclegu w kabinie. Należałoby określić warunki techniczne oraz inne warunki; ich spełnienie powodowałoby uznanie, że pracodawca zapewnił nocleg. Leży to w interesie samego pracownika, a nie tylko pracodawcy. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia. Jeżeli mówimy, że jest określony stan prawny, no to niezupełnie tak jest. Świadczą o tym postępowania w urzędach skarbowych, gdzie przy kontrolach firm, które wypłacały ryczałty, urzędy skarbowe mówiły: no przecież kierowca ma zapewniony nocleg w kabinie, a więc z tego wynika, że wy bokiem dajecie kierowcom nieopodatkowane pieniądze. W związku z tym żądano zapłacenia podatku dochodowego. Pytam się – jeżeli byłby jednoznaczny stan prawny, to skąd by się wzięły te żądania urzędów skarbowych?

Trzecia kwestia, o której należy powiedzieć. W tej sprawie toczą się już od 2010 r. postępowania sądowe i w wyrokach jest tak pół na pół. Część sądów przyznaje, że ryczałt się należy, część sądów przyznaje, że się nie należy. Czy taka sytuacja ma miejsce w jednoznacznym stanie prawnym? No, niestety, szanowni państwo, ale nie.

Kolejna kwestia. Tu radziłbym może prawnikom pana ministra – mówię to bez złośliwości – przeczytać uzasadnienie do zapytania, do którego odniósł się SN w swojej uchwale. Otóż w tym zapytaniu jednoznacznie wskazano na sprzeczność przepisów albo ewentualnie na niedookreślenie, czyli mamy już jedną kwestię z głowy.

Teraz kwestia niedziałania prawa wstecz. Szanowni państwo, to nie jest tak. W 2010 r. załatwiono sprawę dotyczącą postępowań sądowych, właśnie wstecz. Tutaj będzie sprawa bardziej skomplikowana, bo to dotyczy postępowań cywilnych. Niemniej jednak wydaje mi się, że przy odrobinie dobrej woli można rozwiązać ten problem i proszę nie mówić, że czegoś się nie da. Bo wszystko się da, jeżeli tylko pomyślimy i jest dobra wola.

Trzecia kwestia – uwzględnić postulaty pracowników. Ponieważ czas jest ograniczony i została mi tylko minuta, to odniosę się do skutków społecznych po stronie pracowników, jeżeli ta uchwała będzie wykorzystywana. Owszem, część kierowców uzyska te swoje 60, 40 czy 80 tys. zł. Natomiast całe środowisko kierowców na tym straci. Dlaczego straci?

Jest w tym momencie proste obejście prawa, szanowni państwo. Zwalniamy wszystkich pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, przenosimy ich na samozatrudnienie i nie ma mowy o żadnych ryczałtach. Kto na tym straci? Stracą kierowcy.

Ewentualnie drugie rozwiązanie na przyszłość – znowu proste. Ograniczamy do minimum podstawę ozusowaną, opodatkowaną. Wypłacamy ryczałty w pewnej wysokości. I znowu – kto na tym straci? Straci na tym pracownik, jego prawa emerytalne, straci na tym ZUS.

Ponieważ mam zamiar zmieścić się w pięciu minutach, więc na tym kończę. Natomiast argumentacja jest jeszcze znacznie, znacznie dalej idąca i wydaje mi się, że się nie obędzie bez poważnej nowelizacji czy ustawy o czasie pracy kierowców, czy może przepisów Kodeksu pracy. Jakiekolwiek rozwiązania połowiczne nie zostałyby przyjęte – mówiące o tym, co ma być w przyszłości – to przedsiębiorcy sobie z nimi poradzą. Poradzą sobie kosztem pracownika.

Natomiast w tej chwili chodzi o rozwiązanie tych problemów i tych konsekwencji, jakie będą po prostu wynikały z uchwały i z przeszłego stanu prawnego, który nie został dookreślony. Przedsiębiorca i pracownik nie może ze względu na niepewny stan prawny ponosić teraz konsekwencji – i to konsekwencji powodujących po prostu upadek branży. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę panią o zabranie głosu. Proszę też o przedstawienie się.

Przedstawiciel Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych Iwona Szwed:

Iwona Szwed, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Miałam okazję wysłuchać ustnego uzasadnienia sędziego sprawozdawcy w sprawie podjętej uchwały i tutaj chciałabym przekazać informację – szczególnie panu ministrowi. Niestety, w ustnym uzasadnieniu sędzia sprawozdawca wyraźnie podkreślił, że przepisy, tak jak wspomniał mój przedmówca, są nieokreślone, były błędnie rozumiane, stąd sąd dokonuje wykładni i rozdziela pojęcie zapewniania bezpłatnego noclegu od pojęcia zapewnienia miejsca do spania jako pojęć systemowo różnych. A zatem nie możemy mówić, że te przepisy są jasne i precyzyjne. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia – kwestia retroaktywności przepisów. Tak jak pan Maciej Wroński wspomniał, nie tylko ustawa o czasie pracy kierowców w 2010 r. przewidywała takie przepisy, ale również są one zawarte w aktualnie nowelizowanej ustawie o drogach publicznych; są też przewidziane przy postępowaniach w sprawach kar, dotyczących viaTOLL. Takie przepisy też się pojawiły w ustawie o transporcie drogowym – chociażby przy karaniu za przejazd pojazdów nienormatywnych z ładunkami sypkimi czy z drewnem, a więc to nie jest nowość i nie można tu mówić o tym, że prawo działa wstecz. Tym bardziej, że jest bogate orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego, które wyraźnie wskazuje, że jeżeli wartością wyższą jest zasada zaufania obywatela do pewności prawa, to wówczas zasady legislacji będą jej ustępować.

Szanowni państwo. Ponieważ reprezentuję Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych, to chciałabym tu również zwrócić uwagę na to, że problem spania w kabinie to jest też problem spania kierowców w autokarach turystycznych i autobusach. Mamy tam oczywiście zapewnione miejsce do spania, toaletę, barek, ale zawsze zostaje ten margines, który tutaj nam się pojawił, czyli mimo wszystko – pozwów kierowców. Dlatego prosiłabym serdecznie o uwzględnienie również przewoźników osobowych, autokarowych, turystycznych, którzy nie zawsze zapewniają noclegi w hotelach, zwłaszcza przy wycieczkach typu pielgrzymki czy podczas wycieczek objazdowych.

Już na zakończenie pozwolę sobie tylko wspomnieć, że zarówno głos pana prezesa Buczka oraz pana prezesa Milewskiego czy pana Macieja Wrońskiego jak najbardziej jest jednolity z głosem naszego stowarzyszenia. Uważamy, że jeżeli przepisy nie odbiorą tego uprawnienia kierowcom, którzy już mają zagwarantowane uzyskiwanie ryczałtu w umowach o pracę czy w układach zbiorowych, to powinny po prostu zostać sprecyzowane w ten sposób, że ryczałty należą się, jeżeli jest to zapisane w umowie o pracę, a nie należą się wstecznie, jeżeli nie było to ustanowione w przepisach wewnątrzzakładowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani prezes. Kto jeszcze z państwa się zgłasza do wypowiedzi? Nie widzę. A, bardzo proszę, bardzo proszę. Pan prezes. Proszę do mikrofonu.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" Tadeusz Kucharski:

Tadeusz Kucharski, Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność".

Wysłuchaliśmy tutaj z uwagą wszystkich wypowiedzi i z tych wypowiedzi wynika, że gdzieś zginął nam człowiek. Mamy problem, pracodawcy mają problem, ale wszyscy zapominamy, w jakich warunkach ten człowiek tam pracuje. Chodziło o to, żeby te warunki były w miarę zbliżone do normalnych, ludzkich warunków. Zaczynamy traktować kierowcę jak psa, który w budzie śpi, z michy je i, za przeproszeniem, na koło sika.

Przepraszam bardzo, ale kiedy pan mówił, to ja nie przeszkadzałem.

Jeżeli mówimy o warunkach do wypoczynku, to mówimy i o warunkach do spania. Kierowca musi mieć możliwość, żeby się umyć, zjeść przyzwoicie, wykąpać się. Mówimy o tych wszystkich warunkach, które są związane z procedurą wykonywania zawodu. A nie tylko o tym, że mamy leżankę, mamy klimatyzację, mamy cafe barek i jakieś coś, co na postoju nie działa. To działa tylko wtedy, kiedy kierowca jedzie, bo jak będzie działało na postoju, to akumulator, który przez tyle godzin będzie funkcjonował bez ładowania, rano samochodu nie odpali. Aby się porządnie wyspać, kierowca musi jeszcze odepchnąć przedni fotel kierowcy. Jak go odepchnie, to potem nie daj Boże, ale gdy coś się dzieje w pojeździe, to nie ma miejsca na ucieczkę. Człowiek jest spanikowany, działa wtedy irracjonalnie i nie ma możliwości opuszczenia pojazdu – jeżeli ktoś widział, w jaki sposób odpoczywamy.

Cały czas mowa jest o tym, jak wygląda kabina. Fantastycznie i z tego, co się tutaj słyszy, to ma wszystkie możliwe warunki do spania. No nie ma. Panowie, nie ma. Niewiele jest takich samochodów czy takich pojazdów, które mają dobre warunki czy bardzo dobre, a w większości, niestety, mają złe albo bardzo złe. Trzeba o tym mówić. Jeżeli teraz będziemy tutaj szykowali jakieś rozporządzenie czy projekt ustawy mówiący o tym, że my się na to zgadzamy, to my się absolutnie na to nie zgadzamy. Zgodzić się tylko na miejsce do spania i to jest wszystko? Miejsce do spania nie zostało tu zdefiniowane – o tym mówił kolega Maciej Wroński. Najpierw zdefiniujmy, co to jest. Powiedzmy, co powinna zawierać kabina, żeby można było normalnie, porządnie się wyspać i dopiero wtedy będziemy mogli dyskutować na ten temat dalej.

Natomiast byli pracodawcy, którzy wypłacali ryczałty i nie mają dzisiaj problemów, ale w większości były to małe firmy, które nie płaciły. Do dziś zresztą nie płacą albo zrobiły inny wybieg. Otóż zabrali kierowcom w tej chwili dietę; jak płacili 40 czy 45 euro diety, to dzisiaj zabrali część pieniędzy z tej diety i powiedzieli, że 10 euro to jest dieta, a 35 euro to jest ryczałt, czyli kierowca dalej dostaje to samo. O czym mówimy? Za 10 euro kierowca jest w stanie przeżyć cały dzień, tak? No to życzę powodzenia. A panom również satysfakcji z załatwienia tego problemu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. A głos zabierał pan Tadeusz Kucharski z Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność".

Pan prezes Piotr Litwiński. Bardzo proszę.

Mam tylko prośbę – gdybyśmy mieli powtarzać te same argumenty, to ograniczmy je. Naprawdę, tutaj pracujemy i chcemy się posuwać do przodu. Coś będziemy proponować.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Przewodniczący Zarządu Głównego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Panie przewodniczący, też jestem za tym, bo chcielibyśmy się dzisiaj rozejść z jakimś efektem. Nie chodzi tylko o to, żebyśmy sobie pogadali i poszli do domu, tak jak to mówił pan przewodniczący Jarmuziewicz.

Możemy się licytować i mówić, jak pracodawca traktuje kierowcę, jak kierowca traktuje pracodawcę. Możemy tu opowiadać różne herezje na tej sali, ale na pewno nie jest tak, że pracodawca traktuje kierowcę jak psa, bo dziś mamy rynek kierowcy. Dziś potrze-

bujemy od zaraz zatrudnić 25 tys. kierowców. Czyli proszę państwa – jeżeli jest głód na rynku kierowców, to jak można takiego człowieka źle traktować?

Jeździmy samochodem po autostradach. Spójrzcie na parking, jakie tam stoją autobusy. Na dużych parkingach, na parkingach na stacjach paliw. To wszystko stoją samochody z kabinami tzw. globtroter, czyli wysokimi kabinami, gdzie kierowca swobodnie na stojąco może się ubrać. Do niedawna miałem taki problem: kierowcy mówili, że musi być taka kabina, żeby on mógł na stojąco zdjąć spodnie i włożyć je. A dzisiaj już jest taki problem, że pan kierowca mi dyktuje, jakie ja mu mam auto kupić, bo jak mu nie kupię takiego auta, to on się zwalnia. Proszę państwa, to nie jest tak do końca jeżeli chodzi o ryczałty. A jak my mu zapłacimy ryczałt, to, jak myślicie, gdzie on będzie spał?

Głos z sali:

W samochodzie.

Przewodniczący Zarządu Głównego OZPTD Piotr Litwiński:

Tak samo. A wtedy będzie mu wygodnie, tak? A teraz mu jest niewygodnie i musi mieć ryczałt.

Proszę państwa, jest potrzebne rozporządzenie pana ministra, które określi warunki, jakie musi spełniać kabina sypialna. Byliśmy na ostatnim forum. Był pan minister Rynasiewicz i obiecał, że takie rozporządzenie w tym tygodniu będzie przygotowane. Gdyby takie rozporządzenie mówiło, że kabina sypialna musi być taka długa, taka szeroka, taka wysoka, ma być tyle litrów powietrza, ma być wyposażona w to i owo, tamto i siamto – i gdyby takie rozporządzenie wyszło – to myślę, że mielibyśmy załatwiony temat na przyszłość. Natomiast na przeszłe sprawy, no to, niestety, już widzieliśmy takie przykłady, jak związkowcy rządzili w Transbudach, w PKS-ach. Dziś już nie ma ani jednego Transbudu, ani PKS-u. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy pan prezes Buczek chciałby coś powiedzieć?

Prezes Zarządu ZMPD Jan Buczek:

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale proszę – nie za długo. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu ZMPD Jan Buczek:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo. Chciałbym się tutaj oczywiście sprzeciwić wystąpieniu mojego dobrego kolegi, pana Kucharskiego, który próbował jakby wprowadzić pewien niepokój do dyskusji. My, przewoźnicy, nie nazywamy kierowców inaczej, jak pracownikami. Tak ich nazywamy i się z nimi przyjaźnimy. Nie wiem, jakie doświadczenia ma pan Kucharski, ale na pewno nie traktujemy swoich kierowców jak psy. Sprzeciwiam się takiemu sposobowi dyskusji.

W imieniu Towarzystwa Trzeźwości Transportowców wypowiadał się pan Wroński. Absolutnie popieramy tutaj jego argumenty i szukamy sposobu na to, jak problem rozwiązać. Tym bardziej staramy się rozwiązać problem, bo jesteśmy świadomi tego, że kierowcy w sporze z pracodawcą nie ponoszą absolutnie żadnych kosztów, w związku z tym nie ponoszą żadnego ryzyka. Jest to, powiedzmy, tylko decyzja o charakterze czysto sportowym – dam pełnomocnictwo prawnikowi; jak się prawnikowi uda, to dobrze, a jak nie, to i tak nie poniosę absolutnie żadnych kosztów, nawet w przypadku, gdyby pracodawca ten spór wygrał. To jest z gruntu złe podejście.

Jako członek Komisji Trójstronnej, działający po stronie pracodawców, mam doświadczenie ze stroną związkową, której, tak szczerze mówiąc, nie zależy na rozwiązaniu problemu ludzi pracy, tylko na ochronie tych, którzy już mają pracę. My, pracodawcy, również zastanawiamy się, jak stworzyć większą liczbę miejsc pracy, bo jesteśmy państwem na dorobku i my, przedsiębiorcy, również jesteśmy w okresie dorobku. Potrzebne jest jakieś powszechne porozumienie w tym względzie. Natomiast związkowcy oczywiście walczą tylko i wyłącznie w bardzo bezwzględny sposób o poprawę warunków pracy – ale dla tych, którzy pracę już dziś mają. Oczywiście, skutek jest taki, jak tutaj na sali

powiedziano. Będziemy w dalszym ciągu zatrudniać kierowców z zagranicy – kandydatów do pracy, bo jeżeli związki zawodowe pracowników będą w taki sposób uświadamiać kandydatów do pracy czy samych pracowników, to po prostu efekt będzie odwrotny. Oni będą systematycznie tracili pracę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, mam prośbę. Oczywiście, mieliśmy wielokrotnie także burzliwe posiedzenia, czasami wręcz emocjonalne. Dzisiaj mamy poważny problem do rozwiązania i jest to ważny problem dla branży transportu drogowego. Chciałbym powiedzieć tyle: możemy polemizować, ale mam taką prośbę, żebyśmy nie ulegali irytacji niezależnie od tego, czy się zgadzamy, czy się nie zgadzamy z wypowiadanymi opiniami. Komisja sejmowa jest doskonałym miejscem, żeby prowadzić debatę. Chcę zapewnić – i będę się starał, by dawać temu wyraz – że każda wyrażona opinia ma jednakową wartość. Irytacja niczego dobrego po prostu nie wnosi.

Wiemy, że jest problem na linii pracodawca-pracobiorca. Rzecz jasna, także uważam, że jest potrzebna wyobraźnia – zarówno ze strony pracodawcy, jak i ze strony pracobiorcy; zresztą bardzo dziękuję w tym momencie za bardzo konstruktywny głos pana dyrektora Macieja Wrońskiego. Nie uważam, że kierowcy to są samobójcy; przecież widzą, że mają umowę o pracę, która może w przyszłości – przy nieracjonalnym zachowaniu – skutkować tym, że będzie to umowa śmieciowa. A zatem traktujmy sprawę tak, żeby pracując nad rozwiązaniem problemu po prostu wspólnie zachowywać się racjonalnie.

Szanowni państwo, tak jak mówiłem, nie traciliśmy czasu w prezydium Komisji. Chcemy dzisiaj wykonać krok do przodu i wydaje się, że coś nam się udało zrobić. Chcielibyśmy złożyć propozycję Wysokiej Komisji i prosić o akceptację. Oddam w tej kwestii głos przewodniczącemu, Krzysztofowi Tchórzewskiemu.

Rzecz jasna, proszę państwa, musimy się trzymać regulaminu Sejmu. Tutaj padały apele o natychmiastową moc sprawczą, posiadaną przez Komisję czy przez prezydium, ale tak się nie da; szansy na rozwiązanie tego problemu jeszcze dziś, jutro czy pojutrze po prostu nie ma. Oczywiście, widzimy szansę rozwiązania tego problemu, korzystając z tego posiedzenia i na bazie obecnej dyskusji. Chcemy przygotować dezyderat w tej sprawie.

Oczywiście, będziemy oczekiwać rozwiązania i wyjścia naprzeciw tym problemom ze strony resortu infrastruktury i rozwoju.

Bardzo proszę, oddaję głos panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Jak widać z dyskusji, sprawa jest poważna. Na pewno nie można także w tej dyskusji nie brać pod uwagę problemów kierowców. Tutaj się zgadzam pod tym względem z panem Kucharskim, że strona kierowców też musi być w tym wszystkim uwzględniona, jeśli mamy dojść do jakiejś ugody w tej sprawie – do ugody dotyczącej przyszłości, bo to musi być brane pod uwagę.

Natomiast też musimy pamiętać, że ryczałt... Każdy jeździ w delegacje, każdy z tego korzystał w jakiejś formie, każdy płaci za noclegi. Albo ustala się w firmie, że to jest rachunek za nocleg, albo jest ryczałt za nocleg z tytułu skorzystania z tego noclegu poza możliwościami firmy. Kolej, o której tu mówiliśmy, buduje specjalne noclegownie, żeby zmniejszyć koszty. Zapewnia w jednym pokoju cztery łóżka noclegowe dla konduktorów, wspólną łazienkę itd. Ludzie pracujący na kolei też się godzą na tego typu rozwiązania, jeśli warunki socjalne w noclegowni są uzgodnione w podpisanym układzie zbiorowym, a więc te wszystkie rzeczy musimy brać pod uwagę.

Jeżeli mówimy o kabinie i o tym, że kierowca chce spać w kabinie, to być może trzeba się zastanowić nad pewną kwestią. Otóż jeżeli kierowca ponosi inne wydatki, związane z toaletą i innymi usługami na parkingu, to może mogłaby to być trzecia stawka ryczałtu? Trzecia stawka, dodatkowo uznana, która zapewni kierowcy płatność za to, co on musi dodatkowo uzyskać poza kabiną.

Szanowni państwo, przecież jeśli uznamy do końca, że za nocleg w kabinie należy się taki sam ryczałt, jak ryczałt za nocleg gdziekolwiek indziej – taki ryczałt otrzymuje np. pracownik biurowy, gdy jedzie w delegację – to co to znaczy? To oznacza, że produ-

cenci przestaną produkować samochody z kabiną. Przedsiębiorcy przestaną kupować samochody z kabiną. To jest druga strona...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący...

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Już kończę. To jest wstęp do…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. Wróćmy do tematu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tak jest. To jest druga strona w stosunku do problemów kierowców, a więc w tym momencie będzie poważny pat. A zatem problem trzeba mądrze rozwiązać.

W związku z tym – w imieniu prezydium Komisji Infrastruktury w tym składzie – proponujemy Komisji i państwu posłom przyjęcie dezyderatu. Na ogół powołujemy zespół, który przygotowuje dezyderat. Tutaj chcę zaproponować treść dezyderatu w skrócie, ponieważ, jak widać, sytuacja jest dosyć gardłowa. Być może, że padną propozycje uzupełnienia treści dezyderatu.

„Dezyderat nr … z dnia ... sejmowej Komisji Infrastruktury do Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie rozwiązania problemu wynikającego z wyroku Sądu Najwyższego odnośnie do prawa kierowców do ryczałtu za każdy nocleg w kabinie kierowcy”. Teraz wstęp do dezyderatu.

„Uchwała SN w składzie siedmiu sędziów przyznała prawo do ryczałtu kierowcy za każdy nocleg w kabinie pojazdu. Szacunki wskazują na roszczenia wobec pracodawców w tej sprawie w kwocie około 50-60 tys. zł od jednego kierowcy. Biorąc pod uwagę minimalną rentowność, minusową rentowność wielu firm transportowych, te roszczenia mogą spowodować upadłość wielu przedsiębiorstw transportowych, wywołując poważne komplikacje gospodarcze w Polsce.

W związku z powyższym, sejmowa Komisja Infrastruktury zwraca się do Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej o podjęcie następujących działań:

1. Pilne zorganizowanie spotkania z udziałem ekspertów, pracodawców i związków kierowców celem wypracowania:

a) rozwiązań legislacyjnych precyzujących rolę noclegu w kabinie w podróży służbowej;

b) sposobu negocjacyjnego rozwiązania problemu roszczeń kierowców w firmach transportowych, dotyczących tego tematu”. Tu jeszcze doprecyzujemy.

„2. Przedstawienie Komisji do dnia 22.08. 2014 r. sprawozdania z propozycjami konkretnych rozwiązań powyższego problemu przez ministerstwa oraz propozycji rozwiązań legislacyjnych dla inicjatywy legislacyjnej Komisji Infrastruktury”.

To wszystko.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, doprecyzujemy, wygładzimy tekst dezyderatu w gronie prezydium.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Oczywiście. To jest tekst roboczy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeżeli ze strony resortu będzie takie oczekiwanie, to rzecz jasna deklarujemy współpracę, czyli udział w posiedzeniach tego zespołu, jeżeli zostanie powołany.

W moim przekonaniu, to jest to, co możemy tak na bardzo szybko zrobić. Proponuję w związku z tym, aby Wysoka Komisja przyjęła ten dezyderat.

Pan prezes Andrzej Olechnicki. Czy chcesz coś dodać do dezyderatu?

Pierwszy wiceprzewodniczący Zarządu Głównego OZPTD Andrzej Olechnicki:

Właśnie chciałem się odnieść do dezyderatu. W pierwszej części pan minister zaproponował, że to tak jest z uwagi na taki, a nie inny wyrok. Ten wyrok jest w sprawie; a u nas,

jak wiem – chociaż prawnikiem nie jestem – ale kwestia precedensów jeszcze nie istnieje, tak jak to jest w Stanach Zjednoczonych. To jest pierwsza sprawa. To jest wykładnia prawa, ale jest to wykładnia w sprawie i w związku z powyższym nie jest prawem obowiązującym.

Ale momencik, może dokończę. O ile wiemy, ten wyrok miał takie brzmienie, a nie inne z tego powodu, że pracodawca nie zapewnił odpowiedniego miejsca do spania. To była podstawa wyroku. W związku z powyższym my nagłaśniamy tę sprawę po to tylko, by uniknąć problemów na przyszłość i na przeszłość, bo wyroki sądów są różne w tych samych sprawach. Wiele firm, a właściwie większość firm wygrała sprawy przed sądami.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mam pytanie. Panie prezesie, czy pan zmierza do tego, żeby nie uchwalić dezyderatu?

Pierwszy wiceprzewodniczący Zarządu Głównego OZPTD Andrzej Olechnicki:

Jak najbardziej tak, ale nie pisać o tym, że z uwagi na wyrok, tylko w związku z zaistniałą sytuacją. Bo to jest wyrok w sprawie i nie dotyczy on wszystkich przewoźników.

Głos z sali:

Jakbyś powiedział to wcześniej, to byśmy tu nie przyjeżdżali.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie, nie, no naprawdę, bo ja czegoś nie rozumiem.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Nienormatywnego Łukasz Chwalczuk:

Można?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo. Proszę się przedstawić. Proszę.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Nienormatywnego Łukasz Chwalczuk:

Szanowni państwo. Tak słucham od pewnego czasu i chciałbym zabrać głos. Nazywam się Łukasz Chwalczuk i jestem prezesem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Nienormatywnego, a zarazem pełnię taką dzisiaj wątpliwie honorową funkcję, jaką jest prawnik.

W kontekście tego, co usłyszałem przed chwilą, powiem tak: w maju 2014 r., reprezentując jednego z przewoźników, wygraliśmy sprawę w rejonie gdańskim. Ale – i teraz prosiłbym o chwilę uwagi – po tym, co ogłosił Sąd Najwyższy w czerwcu, nie spodziewam się wygranej w apelacji. Pomimo tego, że w maju tego roku sąd pierwszej instancji szukał uzasadnienia, czyli czy jest homologowana kabina lub nie i wyrok był korzystny dla branży transportowej, to jako prawnik z pełną świadomością oświadczam, że nie spodziewam się wygranej na etapie apelacji.

Ta uchwała, w moim mniemaniu, jednoznacznie powoduje, że branża transportowa ma ogromny problem. Niestety, muszę to powiedzieć, odnosząc się do słów ministra wypowiedzianych na samym początku posiedzenia: panie ministrze, przepisy są precyzyjne, ale nie mają żadnego zastosowania do kierowców. Przepisy powinny być dostosowane do specyfiki i charakteru pracy, jaką wykonuje kierowca. Natomiast te przepisy, które są w chwili obecnej – ogólne przepisy z Kodeksu pracy i z rozporządzenia ministra pracy – są totalnie nieadekwatne do sposobu wykonywania zawodu kierowcy, a tym bardziej kierowcy w transporcie międzynarodowym.

A dlaczego? Podam przykład przewoźników, których reprezentuję, czyli transportu nienormatywnego. Obecne przepisy mówią w ten sposób, że ryczałt należy się kierowcom za okres nocny. A dzwonią do mnie członkowie Stowarzyszenia i pytają jako prawnika: co mam powiedzieć, jeżeli kierowcy jeżdżą w nocy, a śpią w dzień? Zauważcie państwo, że ten przykład powoduje, iż jako prezes zarządu przewoźników, a zarazem prawnik boję się udzielić odpowiedzi. Gdy w zeszłym roku wiosną na jednej z konferencji udzielałem opinii na temat ryczałtu, to przewoźnicy bali się – i zupełnie dobrze ich rozumiem – bali się podjąć decyzję, ponieważ praktycznie nie ma przepisów dotyczących zwrotu kosz-

tów przejazdu czy podróży służbowej dla kierowców. Przepisy tego rodzaju powinny być bardzo dokładne i bardzo precyzyjne jeśli chodzi o sposób liczenia i o to, co się należy.

Kończąc moje wywody, chciałbym serdecznie podziękować posłowi Królowi – jeżeli dobrze zapisałem nazwisko – który jako jedyny w tym momencie przedstawił sposób rozstrzygnięcia tego problemu. Osobiście jako prezes zarządu życzyłbym sobie, aby ten poseł brał czynny udział w pracach i był jedną z tych osób, które będą pracowały nad ewentualną zmianą. Dziękuję bardzo serdecznie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę państwa, sekundę. Przeszliśmy do pewnego etapu procedowania. Czy macie państwo jeszcze coś do wniesienia, jeżeli chodzi o kształt dezyderatu? Naprawdę, powielanie tych samych argumentów po prostu będzie zabieraniem czasu.

Bardzo proszę. Niech się pan przedstawi. Proszę.

Dyrektor Działu Prawno-Technicznego Biura Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:

Dzień dobry państwu. Michał Wekiera, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo. Mam gorącą prośbę do Komisji, aby przy opracowaniu dezyderatu, przy doprecyzowaniu jego treści uwzględnić też w tej dyskusji rolę producentów pojazdów. Jeżeli ewentualnie wchodziłyby w grę jakieś rozwiązania, które miałyby wpływ na kształt pojazdów, to chcielibyśmy być na bieżąco w tym temacie i ewentualnie móc się jak najszybciej dostosować. Rzecz w tym, żebyśmy potem, po wprowadzeniu ewentualnych zmian, nie musieli czekać na pojawienie się pojazdów, które spełniałyby wymagania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie prezesie. Intuicja mi podpowiada, że pana obawy są nieuzasadnione.

Czy pani prezes też chce zabrać głos? Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się.

Prezes Górnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Kornelia Lewandowska:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni panowie posłowie. Kornelia Lewandowska, Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Katowice.

Proszę państwa, chciałam zwrócić uwagę również na taki fakt, że tylko w Polsce istnieje aktualnie mowa o wypłacie ryczałtu za nocleg. Wiemy o tym z uwagi na to, że również obsługujemy z ramienia Stowarzyszenia zagraniczne podmioty w Hiszpanii, we Włoszech czy w Niemczech; w żadnym z krajów w UE kierowcy nie wypłaca się ryczałtu za nocleg. Kabina pojazdu w całej Unii Europejskiej i na świecie jest traktowana jako miejsce do odebrania noclegu. Oczywiście, można byłoby tu dywagować, ponieważ w poszczególnych państwach słyszymy – czy w Belgii, czy we Francji w ostatnim czasie – że jednak kierowca ma przebywać przy regularnym odpoczynku 45 godzin poza kabiną.

Natomiast pragnęłabym, aby Komisja również wzięła pod uwagę, że w całej UE żadne państwo ani przewoźnicy nie zmagają się z takim problemem. Dlaczego u nas, w Polsce, mamy wypłacać kolejne należności kierowcy? Proszę państwa, nie może być tak, że przewoźnik, ustalając dzisiaj fracht czy stawkę za daną relację, nie wie w tym momencie, co i kiedy będzie musiał jeszcze wypłacić kolejnemu kierowcy.

Pragnęłabym również, żeby wziąć pod uwagę kolejną kwestię. Otóż jest zasadne, żeby zmieniono akty prawne regulujące przede wszystkim podróż służbową jeżeli chodzi o wypłatę ryczałtu za nocleg i ustanowienie szczególnych warunków tylko dla kierowców zawodowych. Jest to potrzebne, dlatego że podróż służbowa kierowcy zawodowego znacząco różni się od podróży pracownika chociażby tej branży czy innego sektora. To jest, proszę państwa, sprawa wysokiej wagi, która wymaga jak najszybszego uregulowania.

Bardzo bym prosiła, aby ten dezyderat, który państwo proponujecie, był potraktowany bardzo poważnie jeżeli chodzi o naszą branżę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pani prezes, no, rzecz w tym, że mamy ten problem w kraju przez orzeczenie SN. W związku z tym pani zdziwienie i pani teza, że nie może tak być, jakby niczego nie zmieniają; bo może być – bo jest.

Dzisiejsze posiedzenie poświęciliśmy temu, żeby rzeczywiście coś zdziałać, postępując zgodnie z regulaminem Sejmu, co podkreślam z całą mocą. Państwo złożyliście projekty ustawy zmieniającej ustawę o czasie pracy kierowców i projekty zmieniające rozporządzenie. Jesteście doświadczonymi uczestnikami debaty publicznej, także prowadzonej w Sejmie, i wiecie, że tutaj takich możliwości nie ma. Komisja nie może podjąć tego typu pracy od zaraz. Możemy po prostu uczynić to w taki oto sposób, jaki państwu proponujemy.

W związku z tym pytam – zwracam się do państwa posłów – czy jest sprzeciw co do przyjęcia dezyderatu w takim kształcie? Dopracujemy go, wygładzimy w gronie prezydium, oczywiście, ale rzecz w tym, żeby szybko, nie tracąc czasu, przyjąć dezyderat i spróbować jak najszybciej zmierzyć się z problemem.

Pan przewodniczący Jan Buczek. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu ZMPD Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowne panie i panowie posłowie. Jednak zwracam uwagę na pewien fakt, że dezyderat nie jest kierowany do resortu ministra transportu i infrastruktury, czyli odpowiedzialnego za...

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Do niego też.

Prezes Zarządu ZMPD Jan Buczek:

Też, tak? Przepraszam, to mi to jakoś uleciało. W każdym razie niezależnie od tego, do kogo dezyderat będzie skierowany, to wydaje mi się, że powinniśmy jak najszybciej uruchomić też określone, wytężone działania. Rzecz w tym, żeby, tak jak tutaj wyrażaliśmy swoje oczekiwania, rozwiązać problem. Prawdopodobnie dezyderat da tylko odpowiedź na dzisiaj, a rozwiązanie tak czy inaczej jest jeszcze przed nami.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem troskę zawartą w ostatniej wypowiedzi. Wydaje mi się jednak, panie prezesie, że w tym, co zawarliśmy w dezyderacie, jest wyraźnie napisane, iż mobilizujemy do działania, a nie tylko będziemy czekać na odpowiedź. Bardzo wyraźnie i jednoznacznie – w moim przekonaniu.

Ponieważ nie słyszałem sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia dezyderatu, zatem stwierdzam, że Komisja Infrastruktury przyjęła dezyderat.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Wobec wyczerpania porządku posiedzenia zamykam je, dziękując państwu za aktywny udział. Do usłyszenia, do zobaczenia.